

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 35/36 (1900)
Heft: 25

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Litteratur.

Reiseskizzen, herausgegeben von *Christoph Hehl*, Architekt, Professor an der technischen Hochschule zu Berlin. Berlin 1900, E. Wasmuth. Halbfrz., 32/48 cm, kartonniert. Preis 30 Mk.

Der sowohl durch seine zahlreichen hervorragenden Kirchenbauten romanisch-gotischer Stilentwicklung, wie als erfolgreicher Lehrer für mittelalterliche Bauweisen in weitesten Kreisen bekannte Herausgeber giebt uns hier auf 44 Tafeln eine gedrängte Auslese der auf mehreren Studienreisen gesammelten Skizzen und Aufnahmen. In einem kurzen Vorwort schildert der Verfasser die vielfachen Gebrechen, welche die Ueberbürdung mit zu weit getriebener Wissenschaftlichkeit einerseits und die Sucht durch «glänzende Darstellungs-Leistungen» zu einem Ziele zu gelangen andererseits, für die Architekturfachschüler teilweise schon gezeitigt haben, wie damit eine Oberflächlichkeit erzielt wird, die namentlich bei den öffentlichen Wettbewerben zu Tage tritt, aber dabei dennoch eine gewisse Unterstützung findet. Dem Umstande, dass die angehenden Architekten vielfach daran gewöhnt werden, ihre ganze Kenntnis des Details nur aus Veröffentlichungen oder günstigsten Falles aus eignen photographischen Miniatur-Aufnahmen zu schöpfen, und damit weder richtig *sehen* lernen noch durch eignes Skizzieren sich die Formen einzuprägen, schreibt er die zahlreichen Verballhornungen des Formenausdruckes zu, welche manche — selbst bedeutendere — Bauwerke des verflossenen Halbjahrhunderts aufweisen. Die zahlreichen, von 15 seiner Schüler an 12 durch historische Bauwerke ausgezeichneten Orten gesammelten Skizzen, z. B. in Allendorf a. W., Fritzlär, Treysa, Marburg etc., ferner Maulbronn, Gelnhausen, Wimpfen a. Berg, die sämtlich mit den Handzeichen der Urheber versehen sind, bringen nicht allein manches schöne, bisher nicht oder wenig bekannte Aufbaumotiv und Detail zu weiterer befruchtender Kenntnis, sondern vor allem erweisen sie die richtige Ansicht des Herausgebers. So wird das Werk, das künftig in Jahreshäften seine Fortsetzung finden soll, auch in all den vielen Kreisen anregend wirken, in welchen die Schädlichkeit einer zu einseitigen Erziehung zur «Mache» hervorgetreten und erkannt worden ist.

Miscellanea.

Die feierliche Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals hat am 16. Juni in Lübeck stattgefunden. In dem System der deutschen Wasserwege, deren Hauptader die Elbe ist, bildet dieser 67 km lange Kanal zwischen Lübeck und Lauenburg ein wichtiges Glied; bedeutende Umwälzungen im Handelsverkehr der nordischen Ostseeländer mit den Elbgebieten werden infolge der neuen Wasserverbindung erwartet. Zum grössten Teil der Richtung des im 14. Jahrhundert zwischen Lübeck und Lauenburg erbauten Stecknitz-Kanals folgend, stellt der Elbe-Trave-Kanal dennoch einen neugegrabenen Wasserweg dar, der zudem auf der Elbseite den Lauf des Stecknitz-Kanals von Büchen ab verlässt, und in ziemlich grader Richtung zur Elbe geht. Nicht geringe Schwierigkeiten bot der Umstand, dass sich der Stecknitz-Kanal mit seinen vielen Schleusen stellenweise ausserordentlich hoch über dem Wasserstand der Trave und der Elbe befand, sodass die Befürchtung nahe lag, das hohe Terrain werde zu wasserarm sein, um einen grossen, breiten Kanal zu speisen. Deshalb entschloss sich die Bauleitung, einfach den hinderlichen Höhenrücken zu durchschneiden und den höchsten Teil der Kanalstrecke in gleichem Niveau mit dem Wasserspiegel des in der Mitte der Kanalstrecke liegenden Möllner Sees zu bringen. Auf diese Weise hat der Kanal stets guten Zufluss an Wasser, und nicht weniger als zehn Schleusen konnten wegfallen, sodass der neue Kanal im ganzen bloss sieben Schleusen aufweist. Der Kanal hat eine Wasserspiegelbreite von 32 m, eine Sohlenbreite von 22 m bei 2 m Tiefe, also Grösseverhältnisse, die für den Verkehr von Flusschiffen auf der Elbe genügen. Mit der Anlage des Kanals ist eine Anzahl interessanter Brückenbauten, Strassen- und Eisenbahnbrücken, verbunden, auf die wir vielleicht noch ausführlicher zurückkommen werden. Insgesamt wird der Kanal, ausser einem Viadukt der Hagenow-Oldesloer Eisenbahn bei Ratzeburg, von 30 Brücken überschritten, deren Herstellungskosten rd. 5 Millionen Fr. betragen. Von den zahlreichen Löss- und Ladeplätzen sind die ausgedehntesten in Lübeck, beidseitig des 1000 m langen Kanalhafens, ferner am Möllner See und in dem 400 m langen Lauenburger Hafen angelegt. Die Länge der Schleusen beträgt je 80 m bei 12 m Thorweite, doch erweitert sich die Kammer bis auf 17 m. Den Schlepfbetrieb werden vorläufig Schlepddampfer versehen, für später ist elektrische Treidelei geplant. Der Bau des Kanals begann Ende Juli 1896 unter der Oberleitung des Lübecker Wasserbaudirektors *P. Rehder*, die Herstellungskosten belaufen sich auf rd. 29 Millionen Fr., woran Preussen einen Beitrag von 9375 000 Fr.

leistete. Die Hauptarbeiten wurden, mit Ausschluss aller Eisenkonstruktionen, von den Firmen *Vering* in Hamburg und *Holzmann & Co.* in Frankfurt a. M. ausgeführt. An den Eisenkonstruktionen im Betrage von fast 2½ Millionen Fr. waren die Werke Harkort in Duisburg, Beuchelt & Co. in Grünberg, Lauchhammer sowie Hoppe in Berlin, das Lüneburger Eisenwerk, das Hammer-Eisenwerk, die Kölner Maschinenbau-Gesellschaft u. s. w. beteiligt.

Die Akustik im Sitzungssaal des neuen preussischen Abgeordnetenhauses zu Berlin¹⁾ lässt viel zu wünschen übrig. Es liegen nun zwei Pläne vor, um diesem Uebelstand abzuhelfen. Der eine Plan rührt von dem Erbauer des Hauses, Geh. Rat *Friedrich Schulze* her. Schon in dem ersten Entwurfe hatte dieser mit Rücksicht auf die Grösse des Raumes für die Oeffnung der Galerien Säulen vorgesehen. Die «Akademie des Bauwesens» war jedoch der Ansicht, dass ein ganz freier Raum, ebenso wie die freie Luft, die beste Akustik bieten würde. So wurden die Säulen aus dem Plane entfernt. Der Architekt des Hauses hat nun seinen Gedanken wieder aufgenommen und will rings um den Saal auf den Galerien Säulen anbringen. Der obere Teil des Raumes zwischen den Säulen soll gleichzeitig durch Wände abgeschlossen werden, um so den grossen Raum auf die einfachste Weise zu verkleinern. Ein zweiter Plan ist im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ausgearbeitet worden. Er sieht eine Verkleinerung des Saales dadurch vor, dass die Wände um 2 m nach innen gerückt werden, unter entsprechender Verkleinerung der Galerien. Der Uebelstand dieses Planes liegt darin, dass hierbei auch die Plätze der Abgeordneten zusammengedrückt werden müssen. Während jetzt nur zwei Abgeordnete an einem Pulte zusammensitzen, müssen dann Sitzreihen bis zu acht Plätzen angeordnet werden. Mit diesem Plane sind die Abgeordneten wenig einverstanden. Beide Pläne sind der Baukommission zur Entscheidung vorgelegt worden.

Auf den Manhattan-Hochbahnen in New-York soll elektrischer Betrieb eingeführt werden. Die feststehenden elektrischen Anlagen, einschliesslich acht dreiphasiger Wechselstrom-Umformer von je 6650 P. S., sind bereits, wie wir der «Deutschen Strassen- und Kleinbahn-Ztg.» entnehmen, an die «Westinghouse Electric and Manufacturing Co.» in Pittsburgh vergeben worden. Die stromerzeugenden elektrischen Maschinen von ungefähr 12,5 m Höhe werden als die grössten bezeichnet, die je geplant oder gebaut wurden; am nächsten sollen ihnen diejenigen kommen, welche die Westinghouse Co. für die elektrischen Anlagen an den Niagarafällen konstruiert hat. In verschiedenen Unterstationen werden 20 sich drehende Wechselstrom-Gleichstrom-Umformer, jeder von 200 P. S., aufgestellt, die den für den Bahnbetrieb zu benutzenden Gleichstrom von 500 Volt Spannung erzeugen; dieser wird der Bahn durch eine dritte Schiene zugeführt werden, von der ihn die Wagen abnehmen.

Eintakt-Gasmaschine. Eine wesentliche Vereinfachung des Baus grosser Gasmaschinen ist dadurch erreicht worden, dass sie als *Eintakt*-maschinen gebaut werden können. In «Stahl und Eisen» berichtet Ing. Lürmann über eine solche Eintaktmaschine, welche bei Gebr. Körting in Körtingsdorf mit Generatorgas im Betriebe ist. Die Maschine, welche nur einen Cylinder von 550 mm mit 960 mm Hub hat, wiegt nicht mehr als eine gleich starke Dampfmaschine mit Kondensation. Das Schwungrad hat nur ein Gewicht von 8000 kg, entspricht also auch einem solchen einer gleich starken Dampfmaschine. Die Maschine macht 100 bis 110 Umdrehungen und entwickelt 360 bis 410 P. S.; der Gang der Maschine ist sehr ruhig und fast lautlos. Eine gleichstarke Viertakt-Gasmaschine würde einen Cylinder von doppeltem Durchmesser, also von 1100 mm, erfordern.

Für die weitere Ausgestaltung der Entwässerungsanlagen in Hamburg, deren Ausführung in Angriff genommen ist, wird die Herstellungsart des Spreetunnels²⁾, der ja einen Versuch in grossem Masstabe darstellte, zu ausgedehnter Anwendung kommen. Ein 2450 m langes Stammsiel von 2,4 m lichter Weite soll zwischen dem Ihbeck-Randl und dem Milleranthor gelegt werden, ein zweites Stammsiel vom Mühlendamm nach dem Hühnergraben wird 2095 m Länge, grösstenteils 3 und im übrigen 2,4 m lichte Weite haben. Diese Kanäle liegen auf grösseren Strecken unter bebauten Strassen und werden tunnelmässig mit dem Brustschild vorgetrieben. Ihre Gesamtlänge beträgt 4545 m, während der Spreetunnel zwischen Stralau und Treptow nur 454 m lang ist.

Technische Hochschule in Dronheim (Norwegen). Bekanntlich besass Norwegen bis anhin keine technische *Hochschule*, sondern nur drei technische Schulen in Christiania, Bergen und Dronheim. Nun hat der Storting endlich nach jahrzehntelangem Widerstand die Errichtung einer technischen Hochschule beschlossen. So gross in fachmännischen Kreisen die Freude über diesen Beschluss ist, so sehr wird, namentlich in den südlichen

¹⁾ S. Schweiz. Bauztg., Bd. XXXIII, S. 29.

²⁾ S. Schweiz. Bauztg., Bd. XXXIV, S.

Landesteilen bedauert, dass der Sitz der Hochschule, anstatt nach Christiana, wohin sie eigentlich gehörte, in den hohen Norden, nahezu unter den 60. Breitengrad verlegt wurde.

Der internationale Elektrotechniker-Kongress in Paris 1900 wird vom 18—25. August im Kongresspalaste der Weltausstellung tagen. Ueber das Arbeitsprogramm des Kongresses wurde bereits früher berichtet (Bd. XXXIV S. 49). — Anmeldungen von Teilnehmern sind dem Sekretär des Organisationskomitees, Herrn *Paul Janet* (14 Rue de Staël, Paris) und der Betrag von 20 Fr. für die Teilnehmerkarte an Herrn *Léon Violet* (20 Rue Delambre, Paris) einzusenden. Die Karten berechtigen zum kostenfreien Eintritt in die Ausstellung während der Dauer des Kongresses.

System Hennebique. Laut einer für die Pariser Weltausstellung ausgearbeiteten Statistik sind seit 1894, d. h. seit der Einführung des Hennebique-Systems in der Schweiz 8 km Kanäle und Kanalisationsarbeiten, 50 Reservoirs oder Gasbehälter, 150 000 m² Boden, 5000 Säulen, 20 Brücken und 15 Dachkonstruktionen genannten Systems in unserem Lande ausgeführt worden.

Zürcher Strassenbahnen. Auf den neugeschaffenen Posten eines Direktors der Zürcher Städtischen Strassenbahn ist Herr Ing. *Arnold Bertschinger*, bisher Inspektor in der maschinentechnischen Sektion des Schweizer. Eisenbahndepartements berufen worden.

Berichtigung.

In Nr. 23 auf Seite 252, Feuilleton-Spalte 1, Zeile 4 von unten ist zu lesen: *gravures* anstatt *parures*, ferner auf Seite 255, Spalte 1, Zeile 20 des Hauptartikels von unten: *Right* anstatt *Reghi* und 10 Zeilen weiter unten: *Branly* anstatt *Brauly*.

Redaktion: A. WALDNER
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ins mechanische Bureau einer Maschinenfabrik im Elsass ein *Maschineningenieur* als Zeichner. (1243)

On cherche un directeur pour une raffinerie de pétrole et autres produits chimiques en Espagne. (1245)

Gesucht ein *Maschineningenieur* zur Ueberwachung der maschinellen Einrichtung für Lederbearbeitung. (1246)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur,
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
24. Juni	Grübler-Baumann, Architekt	Wyl (St. Gallen)	a) Erd- und Betonarbeiten für die Ueberbrückung des Fabrikkanals unterhalb der untern Bahnhofstrasse, Weiterführung des Kanals sowie Erstellung der Zufahrtstrasse zur Centrale des Elektrizitätswerks; b) Maurer- und Steinhauerarbeiten für die Hochbauten der Centrale; c) Kaminanlage und Kesseleinmauerung des Elektrizitätswerks Wyl.
24. »	Dorer & Fuchsli, Architekten	Baden (Aargau)	Malerarbeiten für die Kasinoparkfriedung in Baden.
25. »	Baubureau der städt. Strassenbahn	Zürich, Seefeldstrasse 5	Lieferung von T-Balken und gusseisernen Säulen für die Neubauten im Seefeld und an der Badenerstrasse für die städt. Strassenbahn.
25. »	Strassen- u. Baudepartement: Braun	Frauenfeld	Ausführung von Verputz- und Malerarbeiten, sowie Legen von Parkettböden in den Staatsgebäuden in Frauenfeld.
25. »	Stadtbauamt	Biel	Spengler- und Dachdeckerarbeiten zum Magazin und Wohnhaus im Gaswerk in Biel.
25. »	R. Custer, Gemeindeammann	Altstätten (St. Gallen)	Erstellung des Weihers für eine Badanstalt (Erdbewegung und Cementarbeit) in Altstätten.
27. »	Baubureau der städt. Strassenbahn	Zürich, Seefeldstrasse 5	Erd-, Steinhauer- und Maurerarbeiten für das Dienstgebäude und Depot an der Badenerstrasse für die städt. Strassenbahn Zürich.
27. »	Hochbauamt I, Stadtbaumeister A. Geiser	Zürich, Postgebäude	Spengler- und Dachdeckerarbeiten zur Turnhalle Röslistrasse und Lieferung der Fensterbeschläge zum Sekundarschulhaus am Bühl.
27. »	Baukommission	Bottenwyl (Aargau)	Abbruch-, Erd-, Maurer-, Gips- und Zimmerarbeiten, sowie Anlage einer Warmwasserheizung zum Schulhausumbau Bottenwyl.
27. »	Dorer & Fuchsli, Architekten	Baden	Granit-, Maurer-, Zimmer- und Spenglerarbeiten zum neuen Feuerwehr-Requisitenhaus in Baden.
28. »	Hochbauamt	Basel	Grab-, Maurer- und Steinhauerarbeiten zum Neubau der Wasenmeisterei in Basel.
28. »	Otto Meyer, Architekt	Frauenfeld	Maurer-, Steinmetzarbeiten aus Granit und Sandstein, sowie die Zimmerarbeiten für ein Wohnhaus des Herrn F. Haffner-Hurter in Frauenfeld.
30. »	Kant. Hochbauamt	Zürich, untere Zäune No. 2	Ausführung der Gas- und Wasserleitungen und Malerarbeiten zum Neubau der Polizeikaserne Zürich.
30. »	Gemeindeamt Tablat	St. Fiden	Bau der Lindenstrasse in St. Fiden. Länge 400 m.
30. »	Gemeindeamt	Bruggen (St. Gallen)	Erstellung einer Teilkanalisation in Bruggen in Cementröhren von etwa 170 m Länge samt Einlaufschacht.
30. »	Bureau des Ingenieurs des IV. Kreises	Winterthur, Niedergasse No. 2	Ausführung des eisernen Oberbaues für eine neue Brücke über die Eulach unterhalb Elgg im Gesamtgewicht von etwa 3 t.
30. »	Kant. Bauamt	Chur	Ausführung von Schreiner-, Glaser- und Malerarbeit, sowie die Lieferung der nötigen Fenster und Thürbeschläge für die zwei neuen Pavillons bei der Irrenanstalt Waldhaus.
30. »	Gallas Schwendener, Fürsprech	Buchs (St. Gallen)	Verschiedene Reparaturarbeiten an der evang. Kirche in Buchs.
30. »	Kant. Hochbauamt	Aarau	Verputz-, Maler- und Schreinerarbeiten für die äussere Renovation der Zeughäuser in Aarau.
3. Juli	Städt. Bauverwaltung	Schaffhausen	Erstellung der Schemmkanalisation in der Stadt Schaffhausen; 1. Los: Auslauf des Kanals in den Rhein, inbegriffen Herstellung der im Flussbett gelegenen Bauten. 2. Los: Unterste Kanalstrecke, Profil 120/280; 160 m lang, 1,20/1,80 m weit. 3. Los: Kanalstollen, Profil 280/600, 320 m lang, 1,20/1,80 m weit. 4. Los: Obere Kanalstrecke, Profil 600/1300, 700 m lang, 1,00/1,50 bis 0,60/0,90 m weit. Erstellung neuer Strassen auf dem Areal des Remontendepots im Sand bei Bern. Gesamtlänge etwa 840 m.
3. »	Direktion der eidg. Bauten	Bern, Bundeshaus-Westbau	Erd-, Maurer-, Zimmer-, Verputz- und Spenglerarbeiten, sowie die Holzcementbedachung für die Erstellung eines Ferienheims in Aarau.
6. »	Jura-Portland-Cementfabrik	Aarau	Unterbauarbeiten der Linie Reichenau-Ilanz (Details siehe Inserat).
15. »	Baubureau der Rhätischen Bahn	Chur	Unterbauarbeiten der Nordrampe der Albulabahn zwischen Thusis und Naz ob Bergün (Details siehe Inserat).
15. »	Baubureau der Rhätischen Bahn	Chur	Die Lieferung und Aufstellung der eisernen Fachwerkbrücke über den Rhein bei Thusis von 89 m Lichtweite und einem Gesamtgewicht von etwa 250 t.
15. »	Baubureau der Rhätischen Bahn	Chur	Erstellung eines Dachstuhles aus Eisenkonstruktion für den Neubau der Centrale des Elektrizitätswerkes in Wyl.
15. »	Grübler-Baumann, Architekten	Wyl (St. Gallen)	Ausführung bzw. Lieferung der T L Balken NP 10 bis 45, Dachdecker-, Spengler-, (Zinkornament) Schlosser-, Schreiner-, Glaser-, Gips-, Marmor-, Parkett- und Malerarbeiten zu den Neubauten «Falkenheim» Falkenplatz in Bern.
20. »	Gottschall & Co., Architekten	Bern, Falkenplatz	